



UV



BUNDESARBEITSKAMMER

 PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
 1040 WIEN
 T 01 501 65 0

www.arbeiterkammer.at

 Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Abt II/ST8 (Gefahrgut)
 Postfach 3000
 Hetzgasse 2
 1030 Wien

AUSGANG

20. APR. 2007

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 151.126/0002- II/ST8/2007	UV-GSt/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105		18.4.2007 51833

Bundesgesetz, mit dem das Gefahrgut- beförderungsgesetz geändert wird (GGBG-Novelle 2007)

Wie in den vergangenen Jahren nimmt die Bundesarbeitskammer (BAK) auch anlässlich des gegenständlichen Novellierungsentwurfes zur Kenntnis, dass das GGBG aufgrund internationaler Vorgaben (Empfehlungen der Vereinten Nationen, EG-Richtlinien) angepasst werden muss. Vor allem aus Sorge um die Verkehrssicherheit auf dem Sektor des Transportes gefährlicher Güter und weil die in den letzten Jahren seitens der BAK geäußerten Bedenken von den Regierungsparteien nicht aus sachlichen, sondern scheinbar aus politischen Gründen negiert wurden, möchte die BAK zum wiederholten Male auf folgende Probleme aufmerksam machen; unter Verweis auf die BAK-Stellungnahmen der vergangenen Jahre, insbesondere jener vom 20.4.2005, wird gefordert, dass im obigen Gesetzesentwurf all jene Änderungen, die rein der nationalen Regelungskompetenz unterliegen und wesentliche Verwässerungen der ursprünglich strengen Bestimmungen im Interesse der Wirtschaft brachten, rückgängig gemacht werden:

Grundsätzliches:

Vor Erlassung des GGBG 1998 galten in Österreich wegen seiner besonderen topografischen und geografischen Lage und des hohen Risikopotentials von Gefahrguttransporten zum Schutz von Bevölkerung und Umwelt strengere Bestimmungen, als sie dem internationalen Standard (ADR) entsprachen. Die Neuerlassung des GGBG 1998 brachte beträchtliche Erleichterungen für die Wirtschaft, die seitens der ArbeitnehmerInneninteressenvertretung nicht beeinträchtigt wurden. Beispielsweise war die Voraussetzung für das Lenken von Gefahrguttransporten vorher das 24. Lebensjahr. Danach konnte man bereits ab dem vollendeten 21. Lebensjahr bzw mit Berufskraftfahrerausbildung ab dem

vollendeten 18. Lebensjahr Gefahrguttransporte lenken. Eine Reihe von Verordnungen, die auf die nationalen Verhältnisse in Österreich Bezug genommen haben und daher strenger gefasst waren als internationales Recht, trat außer Kraft. Diese Verordnungen werden in elf Punkten des § 28 GGBG aufgezählt (zB: Aufhebung der Ausrüstungsverordnung, Entfall eines eigenen Bescheides für die besondere Zulassung von Kfz für Gefahrgutbeförderungen, die Aufhebung der Streckenbewilligungsverordnung uam).

Seit damals wurde in Begutachtungsentwürfen des BMVIT versucht, weitere Abänderungen im Interesse der Wirtschaft zu erreichen. In einem Papier der Wirtschaftskammer Österreich („20 Forderungen der Wirtschaftskammer Österreich zur Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes [Novelle GGBG 2005]“) fanden sich Vorschläge, die bereits zwei mal bei großen GGBG-Novellen sowohl im Begutachtungsverfahren als auch bei der parlamentarischen Behandlung abgelehnt wurden, ohne dass sich an den rechtlichen Grundvoraussetzungen etwas geändert hätte. Gerade die geforderten Änderungen bezüglich Straf- und Zwangsmaßnahmen müssen auch aufgrund des ADR-Vertrages nicht übernommen werden und sind den Nationalstaaten vorbehalten. Die Übernahme dieser Forderungen ins Gesetz zielte eindeutig auf eine Abmilderung der bestehenden strengen nationalen Bestimmungen des Gefahrguttransportrechtes ab. Diesen Forderungen, wie „keine ungebührlich langen Transportunterbrechungen (Stilllegungen) bei Kontrollen“, „verstärkte Vornahme von Ermahnungen statt Strafen“, „Einführung des ‚Strafzettels‘ (Organmandat)“, „getrennte Beurteilung von kraftfahrrechtlichen und gefahrgutrechtlichen Verstößen“, „Entfall der Strafen für Zulassungsbesitzer“, „Einschleifregelung beim Kumulationsprinzip“ und die Forderungen zu den „Mindeststrafen“ – sie waren als Wünsche einer Unternehmerinteressenvertretung verständlich - wurde schließlich mit der GGBG-Novelle 2005 Rechnung getragen (BGBl I Nr 118/2005).

Insbesondere bei den Bestimmungen über das Vorgehen bei Gefahrgutkontrollen unterwegs und in Unternehmen sowie bei den Strafbestimmungen sind nach Auffassung der BAK Änderungen vorzunehmen, die die Kontrollmöglichkeiten auf der Straße wieder verbessern. Grundsätzlich schlägt die BAK als Alternative zur gegenständlichen Novelle vor, nur jene Bestimmungen zu ändern, die aufgrund zwingendem internationalen oder EG-Recht angepasst werden müssen.

Zu einzelnen Bestimmungen des gegenständlichen Entwurfes, sowie zur Änderung bestehender Regelungen nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Zu Z 4 (§ 8 Abs 3 bis 8):

Dieser Änderungsvorschlag, wonach die detaillierten Angaben in Hinblick auf den Antrag für eine Beförderungsgenehmigung ersetzt werden sollen durch die sehr allgemeinen Angaben „wann und wo die Beförderungen stattfinden“, um die Bestimmungen laut Erläuterungen „flexibler“ zu gestalten und zu vereinfachen, kommt für die BAK aus Sicherheitsüberlegungen nicht in Frage. Es müssen weiterhin die genauen Voraussetzungen vorgesehen bleiben, unter denen man eine Beförderungsgenehmigung erwirken kann.

Die BAK spricht sich daher gegen den Novellierungsvorschlag und für die Beibehaltung der geltenden Bestimmungen des § 8 aus.

§ 13 Abs 5:

Dieser Absatz ist mit der Novelle 2005 entfallen.

Durch die vorhergehende große GGBG-Novelle (2003) wurden ohne zwingende Notwendigkeit der Absender, der Verlader bzw der Beförderer von den ihnen übertragenen Verpflichtungen zu besonderer Sorgfalt und Haftung befreit, wenn sie auf Informationen und Daten anderer Beteiligten vertrauen können. Durch die Novelle 2005 entfielen auch die bisherigen Strafen für den Zulassungsbesitzer der Fahrzeuge. Die Übertragung dieser Verpflichtungen auf den Beförderer stellt keinen Ersatz dar.

Die BAK spricht sich daher für die Wiederaufnahme des Abs 5 in § 13 aus:

„(5) Der Zulassungsbesitzer

1. hat dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 erfüllt sind und
2. darf das Lenken einer Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden, nur Personen überlassen, die im Sinne des § 14 besonders ausgebildet sind.“

Zu Z 7 bis 9 (§ 16):

§ 16 über die „Anordnung der Unterbrechung und vorläufige Untersagung der Beförderung“ wurde bereits mit der Novelle 2005 wesentlich entschärft.

Grundsätzlich spricht sich die BAK gegen die im vorliegenden Entwurf weitergehenden Erleichterungen für die Wirtschaft aus.

Durch die GGBG-Novelle 2005 wurde hier eine Bestimmung ins GGBG eingebaut, deren Verankerung in den vorangegangenen Jahren nicht gelungen ist: Bis 2005 konnte das Bestreben der Wirtschaftskammer Österreich nach einer Gesetzesänderung verhindert werden, wonach eine Unterbrechung der Beförderung wegen festgestellter Mängel durch die Exekutive zur Behebung des Mangels zwar zulässig war, die Behebung jedoch nicht erfolgen musste und die Weiterfahrt anzuordnen war, wenn der Mangel keine Gefahr für Bevölkerung, Sachen und Umwelt darstellte. In den jeweiligen Begutachtungsverfahren und im Parlament konnte die Aufnahme dieser Bestimmung, die eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit und der Kontrolleffizienz durch die Exekutive zur Folge hätte, vermieden werden.

2005 wurde wieder einmal vorgeschlagen, diese Vorschrift abzuschwächen, diesmal stimmten die Regierungsparteien für die Änderung des Gesetzes. Dabei wurde auf die EG-Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße in der Fassung der Richtlinie der Kommission 2004/112/EG verwiesen. Seitens der BAK wurde dazu festgestellt, dass die Richtlinie lediglich dazu dient

eine Liste von Verstößen festzulegen, um Kontrollen bzw die statistische Erfassung zu vereinheitlichen. In der Richtlinie selbst ist davon die Rede, dass „die nicht erschöpfende Liste mit drei Gefahrenkategorien ... eine Leitlinie“ für die Einstufung von Verstößen ist. Weiters soll gemäß Richtlinie „die Bestimmung der angemessenen Gefahrenkategorie ... im Ermessen der Vollstreckungsbehörde bzw des Vollstreckungsbeamten auf der Straße“ liegen. Durch den Verweis auf die Kriterien (sie sind Auslegungssache) der einzelnen Gefahrenkategorien entsteht daher für Vollzugsbeamte große Rechtsunsicherheit, wann und ob bei festgestellten, aber nicht behobenen Mängel die Unterbrechung einer Gefahrgutbeförderung aufzuheben bzw eine Weiterfahrt zu erlauben ist.

Es ist aus Sicht der BAK bis heute nicht nachvollziehbar, warum durch einen Verweis auf die genannte EG-Richtlinie („Leitlinie“) eine Änderung der geltenden Gesetzeslage über die Anordnung auf Unterbrechung der Gefahrgutbeförderung trotz nicht behobener Mängel notwendig war. Darüber hinaus besteht bei Straf- und Zwangsmaßnahmen kein Anpassungserfordernis an EG-Recht; diese können national eigenständig geregelt werden.

Die BAK spricht sich daher für die Wiederaufnahme des klaren Gesetzestextes von § 16 in der Fassung vor der Novelle 2005 aus, wonach ua „die Anordnung der Unterbrechung“ erst aufzuheben ist, „wenn festgestellte Mängel, die an Ort und Stelle ohne Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt und ohne Hilfe von besonders geschulten Personen sowie ohne besondere Werkzeuge und Vorrichtungen behoben werden können, behoben worden sind.“

§ 20 Abs 3:

Kontrollen im Betrieb wurden durch die Novelle 2005 auf Bezirksverwaltungsbehörden, Bundespolizeidirektionen bzw Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes übertragen. Wie bereits in der damaligen Stellungnahme festgestellt, verlangt die BAK weiterhin, dass sichergestellt werden muss, dass der finanzielle und personelle Mehraufwand bei den Behörden abgedeckt ist, damit die Kontrollen effizient durchgeführt werden können.

Zu Z 15 (§ 27):

Die BAK hat in den letzten Begutachtungsverfahren vergeblich die Änderungen des § 27 kritisiert, weil sie eindeutig das Ziel hatten, die Strafen für Unternehmer herabzusetzen. Auch im vorliegenden Entwurf wird wieder ein weiterer Versuch diesbezüglich unternommen, wobei offensichtlich Teile der Novelle 2005 wieder rückgängig gemacht werden: Nunmehr wird die auch von der BAK kritisierte Einteilung der Delikte nach Kriterien der Gefahrenkategorien in Abs 3 zurückgenommen, dafür wird sie - unverständlicherweise - für die Delikte in Abs 2 eingeführt.

Die BAK hält weiterhin an ihrem Standpunkt zu den strengen Strafbestimmungen in der Fassung der GGBG-Novelle 1998 fest und gibt nochmals die Argumente aus der Stellungnahme vom 20.4.2005 wider, die sinngemäß bis heute gültig ist:

„Wie bereits im Begutachtungsverfahren im Jahr 2001 lehnt die BAK den neuerlichen Versuch einer eindeutigen Herabsetzung der Strafen für Unternehmer entschieden ab.

Auch hier wird wieder darauf hingewiesen, dass Österreich hinsichtlich der Sanktionsnormen in keiner Weise an EG-Regelungen gebunden ist und ein Verweis auf die EG-Richtlinie 95/50/EG in den Erläuterungen daher irreführend ist.

Auch wenn der bisherige Strafraumen des Abs 1 von „726 Euro bis 43.603 Euro“ auf „1.000 Euro bis 50.000 Euro“ wertmäßig angepasst werden soll, bleiben hier in der Aufzählung nur mehr Delikte übrig, die die Abhaltung von Gefahrgutschulungen und -lehrgängen ohne Anerkennung durch die Behörde betrifft, was in der Praxis nicht vorkommt. Dagegen werden aus dieser Aufzählung jene Sanktionen herausgenommen, die sich gegen den Beförderer, den Absender oder den Auftraggeber richten.

Im neuen Abs 2 scheinen nun diese gerade genannten Sanktionen gegen Beförderer, Absender oder Verlader wieder auf, allerdings mit einem deutlich niedrigeren Mindestsatz des Strafraumens („500 Euro bis 50.000 Euro“) und dem beträchtlichen Unterschied, dass nur mehr eine ganz beschränkte Anzahl von Delikten angegeben ist.

Der weitaus größte Teil der aus Abs 1 gestrichenen Sanktionsnormen findet sich in Abs 3 wieder. Hier wird eine Einteilung der Delikte - wie oben in Z 17 (§ 16 Abs 1) beschrieben - nach den Kriterien der Gefahrenkategorien der erwähnten EG-Richtlinie getroffen. Handelt es sich nun beispielsweise um einen Verstoß der Kategorie II, bei dem Gefahr einer schweren Verletzung oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt gegeben ist, ist der betreffende - aus Abs 1 gestrichene - Unternehmer nur mehr mit einer Strafe von „100 Euro bis 4.000 Euro“ bedroht, begeht er ein Delikt, das in die Gefahrenkategorie III (geringe Gefahr einer Verletzung oder einer Schädigung der Umwelt) einzuordnen ist, gar nur mehr mit einer Strafe bis zu 70 Euro bzw einem Organmandat.“

Die BAK stimmt den wiederholten Versuchen der Herabsetzung der Geldstrafen für Delikte von Unternehmen nicht zu; die BAK spricht sich grundsätzlich für das weitere Beibehalten der geltenden Strafraumen und -bestimmungen des § 27 in der Fassung der GGBG-Novelle 1998 aus.

Als Alternative unterbreitet die BAK zu § 27 folgende Vorschläge:

1. Aus dem im vorliegenden Entwurf in § 27 Abs 2 enthaltenen Deliktskatalog wird die Einteilung der Delikte nach Kriterien der Gefahrenkategorien wie in Abs 3 gestrichen; dh für die hier vorgesehenen Delikte ist weiterhin eine Strafdrohung von 750 Euro bis 50.000 Euro vorgesehen.
2. In § 27 Abs 3 Z 4 ist aus den Lenkerdelikten § 17 Abs 1 und 4 zu streichen: Die Beibringung „aller Nachweise und sonstigen Unterlagen“ ist bei einer Überprüfung durch die Behörde die Verpflichtung des Zulassungsbesitzers bzw des Beförderers, jedoch nicht des Lenkers.
3. In § 27 Abs 3 sind vor der Wortfolge „mit einer Geldstrafe von 110 Euro bis 4000 Euro“ die Worte „unbeschadet Abs 3a“ einzufügen.
4. Nach § 27 Abs 3 werden folgende neuen Abs 3a und 3b eingefügt:
„(3a) Lenker, die in einem Dienstverhältnis stehen (unselbständige Lenker), die diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen

gen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen zuwiderhandeln sind mit einer Geldstrafe bis zu 110 Euro zu bestrafen. Keine Strafbarkeit liegt vor, wenn der unselbständige Lenker in diesen Fällen eine Anzeige erstattet. Diese Selbstanzeige muss von sich aus und nicht erst anlässlich des Einschreitens der Organe der Straßenaufsicht erfolgen.

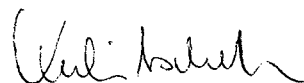
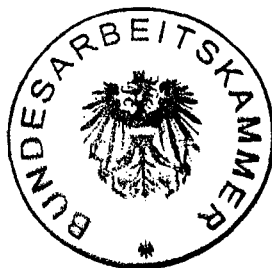
(3b) Ist der Lenker auch Verpacker, Befüller oder Verlader (§ 7 Abs 5, 6 oder 8), so schließt eine Übertretung nach Abs 3 Z 4 in Verbindung mit § 13 Abs 2 Z 3 eine solche nach Abs 2 Z 1 in Verbindung mit § 7 Abs 5, nach Abs 2 Z 2 in Verbindung mit § 7 Abs 6 oder nach Abs 2 Z 4 in Verbindung mit § 7 Abs 8 aus."

Damit soll auch das Kumulierungsverbot, wie es vor der GBGB-Novelle 2005 gegolten hat, wieder eingeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
IV des Direktors